La nuit, adaptez votre conduite

hiver 2006/2007

Offert par AGF

Prudence.mag'

Le magazine pour assurer sur la route

Quand la technologie se met **au service de la sécurité**



www.preventionroutiere.asso.fr



La PRÉVENTION ROUTIÈRE commence par votre générosité

Faites un don ! pour développer l'éducation routière auprès des enfants, responsabiliser les jeunes conducteurs, sensibiliser et informer le grand public.



Paiement sécurisé sur le site : www.preventionroutiere.asso.fr

La Prévention Routière - Centre national
6, avenue Hoche Paris 75008 Tél. : 01 44 15 27 00

Voiture à l'arrêt

Sommaire



05

06



10



12

ABS, ESP, AFU, GPS, LAVIA… aujourd'hui, les voitures sont truffées de dispositifs électroniques pour rendre notre route plus sûre. Aides au contrôle du véhicule, systèmes d'alerte, les nouvelles technologies ont rendu les voitures intelligentes. Mais si l'utilité des systèmes embarqués n'est plus à démontrer, leurs actions demeurent méconnues. Se sentant protégés, certains conducteurs seraient ainsi tentés de prendre plus de risques. L'ABS en est un excellent exemple. Une enquête menée par la Commission européenne en début d'année montre que 50 % des 2 800 conducteurs interrogés ne savent pas à quoi correspond précisément ce système de freinage. Le point dans ce guide qui vous est offert par AGF et La Prévention Routière.

La rédaction

Prudence.mag' Le magazine pour assurer sur la route Directeur de la publication : Gérard Bonnet, AGF IART - 87, rue de Richelieu, 75113 Paris Cedex 02. Directeur de la rédaction : Pauline Couturier. Rédacteur en chef : Martine Baruch. Comité éditorial : Jean-Yves Salaün, Guillaume Pennequin et Blandine Rossand pour La Prévention Routière. Réalisation : K publishing, 8, rue de La Rochefoucauld, CS30500, 75427 Paris Cedex 9. Tél. : 01 77 75 65 45. Ont participé à ce numéro : Delphine Boffy, Arlette Chabrol, Charles Courvoisier, Nathalie Pons, Stéphane Richarte, Anaïse Viard, Loïck Virlouvet. Illustrations : Sylvain Chevalier, Camille Ladousse. Crédits photos : Gettyimages/George Doyle, Diane MacDonald/Stewart Cohen/Pam Ostrow/Monty Rakusen, Hubert Vincent, C. Doutre/LPR, Fotolia/Michel Patey/Dominique Ducouret/Gilles Vallée/Kay Manson, D.R.



Éthylotest
Le plaisir sans le risque

En dépit d'une réglementation très encadrée, de contrôles renforcés et de sanctions alourdies, l'alcool au volant reste en cause dans près d'un accident mortel sur trois en France ! À l'approche des fêtes, un bon moyen de s'en prémunir : ayez le réflexe éthylotest !

✖ Pour rappel : sur la route, on est en infraction à partir de 0,5 g d'alcool par litre de sang… et ce taux est vite atteint. Selon votre corpulence, il peut suffire de deux ou trois verres pour le dépasser. Peu importe le type d'alcool que vous consommez (bière, vin, apéritif…) : un verre standard ou « dose bar »[1] contient environ 10 g d'alcool pur.

✖ Sauf à rester totalement sobre, le plus sûr moyen de ne pas enfreindre la loi — et surtout, de ne pas provoquer un accident — c'est donc de vérifier son alcoolémie grâce à un éthylotest chimique ou électronique avant de reprendre le volant.

✖ Quel que soit le modèle, avant d'acheter votre éthylotest (en pharmacie ou dans les boutiques des stations-service), vérifiez sur l'emballage qu'il porte bien la marque NF-Éthylotest, seule garantie de sa fiabilité.

✖ Les éthylotests électroniques, petits appareils à glisser dans la boîte à gants, sont pratiques car réutilisables, mais ils coûtent plus de 100 €.

✖ Les éthylotests chimiques, beaucoup plus simples — un tube plastique contient un composant chimique qui réagit aux vapeurs d'alcool dans l'air expiré —, sont à usage unique et ne coûtent que 1 à 2 €. À conseiller donc en priorité pour un usage occasionnel.

✖ Mais n'oubliez pas : en cas de contrôle, seuls les résultats des appareils de la police et de la gendarmerie font foi ! ✖

[1] Dose bar = 25 cl de bière, 12,5 cl de vin, 4 cl d'alcool à 40 °.

Si tous les conducteurs respectaient l'alcoolémie fixée par la loi, il y aurait
1500
morts en moins chaque année sur les routes de France !

! Sam, le choix du « capitaine de soirée »

✖ Boire ou conduire, vous êtes de plus en plus nombreux à faire le choix. Lors des soirées ou dîners entre amis, qu'on l'appelle « Sam » ou « capitaine de soirée », il y en a désormais un qui reste sobre pour reconduire les autres en toute sécurité… Attention : le « capitaine de soirée » doit être désigné avant la fête, après c'est trop tard !

Un pare-brise propre, c'est essentiel !

À la mauvaise saison, le brouillard, la pluie, la pollution des villes voire les produits de salage encrassent vite votre pare-brise, réduisant d'autant votre visibilité. Pour éviter cela, quelques précautions s'imposent.

Fiche Pratique

Savez-vous qu'un pare-brise sale peut vous faire perdre jusqu'à 30 % de visibilité ? Pour l'entretenir, la première précaution à prendre est donc de le nettoyer aussi souvent que nécessaire, à l'intérieur et à l'extérieur. Avec un liquide lave-glace et un chiffon propre ou, plus simplement, de l'eau claire et une raclette en caoutchouc pour bien éliminer les reliefs et faire place nette. En tout cas, n'utilisez jamais de liquide ménager qui risquerait de laisser des traces pouvant devenir fort gênantes avec le soleil ou l'éclairage d'autres véhicules…

Parce que l'hiver les éclaboussures sont fréquentes et généralement très salissantes, c'est le moment ou jamais de veiller au bon état de vos balais d'essuie-glaces. Ceux-ci s'usent assez vite pendant l'été (à cause de la chaleur) et ils perdent alors une grande partie de leur efficacité. Il est donc important de les changer dès qu'ils commencent à laisser des traces sur la vitre.



De temps à autre, pensez aussi à les nettoyer avec un chiffon imbibé de liquide lave-glace : ils seront ainsi plus efficaces et ne risqueront pas de rayer votre pare-brise. Enfin, n'oubliez pas de contrôler très régulièrement le niveau du liquide lave-glace. À l'entrée de l'hiver, vérifiez qu'il contient bien un antigel, à défaut de quoi vous pourriez avoir de mauvaises surprises !

À l'heure des grands froids, songez à relever vos essuie-glaces afin qu'ils ne restent pas collés au pare-brise avec le givre. Équipez-vous d'une raclette pour éliminer la neige ou gratter le givre. Surtout, ne roulez pas tant que l'ensemble de vos vitres ne sont pas totalement dégivrées et désembuées.

Les conseils d'AGF

Votre pare-brise présente un petit impact (inférieur à une pièce de 2 €) ? Réagissez sans tarder car, ainsi fragilisé, il risque de se fêler sous l'effet d'une simple secousse ou d'un choc thermique.
Un professionnel[1] peut vous le réparer en quelques instants à l'aide d'une résine : plus de trace d'impact, solidité retrouvée… et vous n'aurez pas à payer le montant de la franchise, n'ayant pas de pare-brise à changer.

[1] Les réseaux partenaires des AGF sont Carglass, France Pare-Brise, Mondial Pare-Brise et Glass Auto Service.





Automobiles, l'«intelligence» au service de la sécurité

Les voitures actuelles sont truffées de systèmes électroniques destinés à renforcer notre sécurité. L'efficacité technologique de ces outils sécuritaires ne fait pas de doute, mais elle n'empêche pas certains effets pervers.

Après avoir conçu des dispositifs capables de protéger les occupants des véhicules en cas d'accident (ceinture de sécurité, appuie-tête, siège enfant, airbag, etc.), les constructeurs automobiles imaginent aujourd'hui des voitures capables d'éviter l'accident ! Des voitures «intelligentes», équipées de systèmes électroniques très sophistiqués, susceptibles d'améliorer les réactions du conducteur, voire de compenser ses éventuelles défaillances.

Des aides pour mieux contrôler le véhicule

Ce n'est pas de la science-fiction : nous bénéficions déjà de tels dispositifs. Le plus connu est **l'ABS,** désormais présent sur la quasi-totalité des voitures neuves. Son principe, contrairement à ce que l'on pense souvent, ne consiste pas à freiner plus court mais à éviter le blocage des roues en cas de freinage appuyé. Depuis peu, on l'associe souvent à un autre système intelligent : **l'Aide au freinage d'urgence (AFU)** qui, comme son nom l'indique, permet au véhicule de s'arrêter plus vite en amplifiant la puissance du freinage lorsqu'il détecte une manœuvre d'urgence sur la pédale de frein. De quoi diminuer le risque d'accident de 20 % !

Autre dispositif largement commercialisé, **l'ESP**[1] évite les dérapages en cas de virage pris à trop vive allure, par exemple. Grâce à un ensemble de capteurs, il calcule en permanence le rapport entre l'angle de braquage et le mouvement du véhicule et, si nécessaire, intervient par un freinage adapté sur chacune des roues pour aider le véhicule à retrouver sa trajectoire.

Dans le registre des systèmes existants, on peut aussi évoquer **le limiteur de vitesse** qui intervient pour empêcher le véhicule de dépasser la vitesse maximale fixée au préalable par son conducteur. Il ne doit pas être confondu avec le régulateur qui stabilise le véhicule à la vitesse choisie par le conducteur sans que celui-ci n'ait plus à intervenir sur la pédale d'accélérateur ou de frein. On le sait, ce dispositif a été accusé ces derniers temps de rendre les véhicules non maîtrisables… Défaillance technique, ergonomie complexe ou mauvaises manipulations, quelles qu'en soient les causes, ces exemples montrent que la technologie peut parfois réserver de bien mauvaises surprises !

Ce n'est pas fini. Dans le futur, on devrait voir se développer **les systèmes anticollision,** technologies qui viennent de faire leur apparition sur le marché. Elles font appel à des radars afin de détecter les obstacles, avertir le conducteur et, si nécessaire, ralentir ou arrêter le véhicule.

Des systèmes d'alerte pour le conducteur

Tous ces dispositifs agissent sur le véhicule. D'autres agissent sur le conducteur.



La voiture communicante : pour le meilleur et pour le pire

Quand l'accident ne peut pas être évité, ses conséquences peuvent être limitées par une intervention rapide des secours. C'est sur cette idée que le groupe PSA Peugeot Citroën a développé une voiture communicante. En cas d'accident (déclenchement des airbags), la voiture envoie un appel automatique vers un centre d'urgence ; un opérateur essaie de contacter ses occupants et, si nécessaire, envoie des secours grâce au GPS. 2000 vies pourraient être sauvées chaque année en Europe ! Mais comment nier le danger que représente une mauvaise utilisation d'outils embarqués – système de navigation, téléphone et ordinateur portables ? Le risque : confondre voiture et bureau ! On l'oublie parfois : la conduite requiert une vigilance totale.

Contrôle dynamique de conduite ESP avec contrôle de sous-virage






Sous-virage faible


Sous-virage moyen

Notamment pour le prévenir en cas de somnolence ou d'endormissement. Ainsi, **l'AFIL (Alerte de franchissement involontaire de ligne[2])** déclenche instantanément une vibration dans le siège conducteur. D'autres techniques guettent le mouvement des paupières du conducteur ou des mains sur le volant avant de déclencher l'alerte.

Il existe également des **systèmes d'aide visuelle.** Dérivé de la technologie militaire, l'affichage tête haute facilite l'accès aux informations essentielles : le conducteur lit sur le pare-brise des données du tableau de bord (vitesse, voyants d'alerte). Il ne détourne plus son regard de la route. D'autres dispositifs (radars ou caméras) préviennent de la proximité d'un obstacle arrière (aide au parking) ou de l'entrée d'un véhicule dans un angle mort (système d'alerte).

Enfin, à cette liste non exhaustive, il faut ajouter une autre piste intéressante pour la sécurité : les détecteurs signalant les dysfonctionnements du véhicule (en particulier le sous-gonflage des pneus).

Les plus ambitieux envisagent même d'intégrer un jour des solutions de maintenance automatique ! Dans le domaine de l'automobile, l'imagination semble sans limite... ✖

[1] Electronic Stability Program ou correcteur électronique de sécurité.
[2] Déjà commercialisée en France sur la C6.
[3] Système de positionnement par satellite.

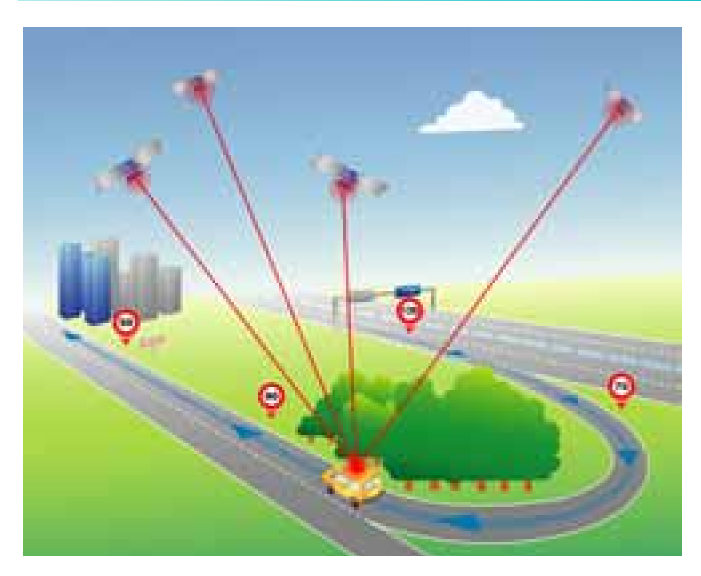
LAVIA, un système interactif route-véhicule











✖ *« C'est Big Brother », diront certains ! En tout cas, le système LAVIA (pour Limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée) n'est déjà plus virtuel. Depuis deux ans, 100 conducteurs volontaires des Yvelines l'ont expérimenté sur leurs trajets quotidiens. Son principe : les véhicules, équipés d'une carte digitalisée, sont localisés par GPS[3], ce qui leur permet d'avoir en permanence connaissance de la vitesse maximale autorisée sur le tronçon où ils se trouvent. Le dispositif a été testé selon trois configurations. Dans l'une, une alarme s'affiche si le conducteur dépasse la vitesse autorisée. Dans les deux autres, le dispositif agit comme un limiteur de vitesse, débrayable ou non débrayable. Les constructeurs automobiles français et les grands laboratoires de recherche se sont impliqués dans cette expérimentation.*





Galileo, le GPS européen

Connaître à tout moment sa position exacte en n'importe quel lieu de la planète au mètre près : cela sera bientôt possible grâce à Galileo. Le système européen de navigation par satellite devrait en effet, à partir de 2010, devenir un concurrent sérieux pour le GPS américain (qui ne peut localiser, lui, qu'avec une précision de 15 à 20 mètres). Cet ambitieux programme est très attendu par les automobilistes, mais aussi par tous les autres transports, maritimes ou aériens. Car il constituera une aide précieuse pour le sauvetage des véhicules accidentés ou des bateaux perdus en mer, pour retrouver des voitures volées, suivre un itinéraire, voire contrôler les vitesses…



Trois questions à…



Christophe Ramond, directeur Études et Recherche à La Prévention Routière.

Plus les voitures sont performantes, plus les conducteurs prendraient des risques. Est-ce exact ?

C'est surtout vrai quand un nouvel équipement est présenté comme permettant à la voiture de se rattraper dans des situations périlleuses. Cela peut inciter les automobilistes à prendre plus de risques. On l'a bien vu aux débuts de l'ABS, mais plus aujourd'hui car le dispositif est banalisé. Et on pourrait dire la même chose de l'ESP ou de l'AFU, pourtant très favorables à la sécurité…

Avec leur électronique embarquée, nos voitures ne sont-elles pas en train de devenir si complexes qu'il faudra avoir fait Polytechnique pour les conduire ?

Ce n'est pas l'objectif ! Ces nouvelles technologies devraient au contraire mettre à la portée de tous des véhicules plus simples à conduire. Cela nécessite en amont un travail important sur l'ergonomie de la conduite. Pas question, par exemple, de délivrer au conducteur toutes les informations ou les images enregistrées par capteurs et caméras ! Cela ne ferait qu'alourdir sa tâche de conduite et irait à l'encontre de la sécurité. Il faut que ces données soient analysées, triées et que seules soient envoyées vers le conducteur celles qui doivent l'alerter.

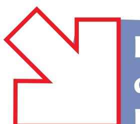
Que dire des incidents survenus avec les régulateurs de vitesse ?

Ils plaident pour une formation des conducteurs à ces nouveaux outils. Ce serait aux constructeurs, a priori, de s'en charger. Renault s'y est essayé en éditant un guide mode d'emploi et en proposant aux utilisateurs de ces véhicules de venir se former gratuitement dans ses concessions. Cette proposition n'a pas suscité un fort engouement de la part des intéressés, mais c'est sûrement une bonne solution.

L'apprentissage anticipé de la conduite ?

Une bonne méthode... si elle est bien appliquée !

Les jeunes conducteurs sont surimpliqués dans les accidents de la route. Leur goût du risque joue évidemment un grand rôle, mais il n'explique pas tout. Leur inexpérience est aussi en cause. C'est en cela que l'Apprentissage anticipé de la conduite (AAC) ou conduite accompagnée est pertinent.



Les conseils de La Prévention Routière

En dépit des réserves faites sur l'apprentissage anticipé de la conduite, nous continuons à penser qu'il s'agit là d'une bonne méthode. Ne serait-ce que parce qu'elle vous donnera l'occasion de faire comprendre à votre enfant que les règles ne doivent pas seulement être respectées pour l'examen... ou pour ne pas avoir de PV, mais pour sa sécurité et celle des autres. Si vous optez pour cette formule, demandez à l'auto-école des conseils sur la façon de procéder. Et n'hésitez pas à vous remettre en cause pour ne pas transmettre à votre enfant vos éventuelles mauvaises habitudes.





✖ Si votre adolescent suit cette filière, le jour où il obtiendra son « papier rose », il ne sera plus un novice : il aura déjà à son actif au moins 3 000 kilomètres et une année de conduite, voire deux ou trois. De même qu'une expérience sur toutes sortes de routes, le jour et la nuit, par beau temps et sous la pluie, en ville et à la campagne.

✖ Reste qu'il s'agit là d'une solution exigeante. On oublie trop souvent de le dire aux parents. Autant le savoir : s'il n'y a pas dès le départ une bonne entente entre vous et votre enfant, inutile d'insister. Laissez faire les professionnels. Songez aussi que l'AAC requiert une certaine disponibilité — la vôtre et la sienne, bien sûr.

Enfin, posez-vous la question : saurez-vous « accompagner » votre enfant ? Car il faut le dire tout net : cette formule n'est profitable que si elle est appliquée avec beaucoup de rigueur. Et ce n'est pas facile. Il faut être capable d'encadrer l'apprenti conducteur, de repérer ses erreurs et de les lui signaler sans jamais s'énerver ! Crier à la moindre faute serait aussi inefficace que dangereux… Et se taire sous prétexte de ne pas l'irriter ou d'aggraver des tensions préexistantes le serait tout autant.

Le risque majeur de l'AAC, c'est que votre enfant acquière de mauvaises habitudes en même temps qu'il prend de l'assurance au volant. Ce serait un bien mauvais service à lui rendre ! Or, avec la banalisation de la conduite accompagnée, c'est parfois ce qui se produit.

Pourtant, elle reste bel et bien la meilleure méthode d'apprentissage. Elle cumule les atouts d'une formation initiale dispensée par des professionnels de la conduite et ceux d'une expérience au long cours, avec les parents.

L'AAC mode d'emploi

Pour s'inscrire dans une auto-école et suivre cette filière, votre enfant doit avoir 16 ans révolus. Son apprentissage va commencer par des cours de code de la route en prévision de l'épreuve théorique. Puis, il devra suivre au minimum 20 heures de conduite sur la voie publique, plus souvent 25, dispensées par l'auto-école. Et ce n'est qu'une fois l'examen du code réussi et les fondamentaux de la conduite vraiment acquis que l'auto-école délivrera à votre enfant le droit de démarrer sa conduite accompagnée. Autrement dit, de se mettre au volant de votre propre voiture, avec vous à ses côtés…



Pour tout savoir sur l'AAC (modalités, coût, etc.), consultez le site www.priorite-vos-enfants.fr (espace dédié aux + de 16 ans).

Sobriété pour l'apprenti et l'accompagnateur

Ne comptez pas « profiter » de cette période de conduite accompagnée pour dépasser l'alcoolémie tolérée : l'accompagnateur est tenu à la même sobriété que l'apprenti conducteur. Il peut subir les mêmes contrôles et risque les mêmes sanctions que s'il était lui-même au volant !





Les conseils d'AGF



Prévenez votre assurance

Attention, avant de démarrer tout apprentissage, il convient de prévenir votre assureur. C'est obligatoire. Celui-ci devra noter sur le contrat la présence d'un conducteur en apprentissage (les garanties sont pleinement maintenues). De plus, chez AGF, une fois le permis en poche, votre enfant ayant suivi cette filière, il n'aura pas à payer de « franchise novice » s'il emprunte votre véhicule.

La nuit réduit fortement la sécurité sur la route

La nuit représente moins de 10 % du trafic total mais 45 % des tués ![1] On en connaît les raisons : les automobilistes, oubliant que l'œil humain voit très mal dans l'obscurité, ont tendance à rouler plus vite sous prétexte que la route est dégagée…



La nuit, dit-on, tous les chats sont gris. En tout cas, c'est ainsi que nous les voyons. Et pour cause : l'obscurité nous empêche de percevoir les contrastes et les couleurs ce qui perturbe fortement notre sens des distances et du mouvement. Ainsi, dans le noir, notre sens de la profondeur est sept fois moins développé que le jour ! Sur la route, cela a évidemment des conséquences. Il est très difficile, même pour des conducteurs dotés d'une excellente vue, de se situer, de bien évaluer les distances et les vitesses. Les distances sont très souvent sous-estimées d'où certaines réactions trop tardives, entraînant des collisions. De plus, notre champ visuel est considérablement réduit, les feux ne projetant qu'un étroit faisceau lumineux sur une distance limitée…

Attention à l'éblouissement

L'autre problème majeur de la conduite nocturne, c'est l'alternance brutale entre obscurité et lumière. L'œil est contraint de s'adapter très rapidement et de façon répétée à ce changement d'éclairage. Un conducteur étourdi qui vous croise en roulant « plein phares », un véhicule dont les feux sont mal réglés… et vous vous retrouvez aveuglé pendant quelques instants. Cet inconfort s'aggrave avec les années : la résistance à l'éblouissement diminue fortement après 40 ans ! C'est même bien souvent ce qui finit par dissuader les plus âgés de rouler la nuit.

Certes, les véhicules actuels sont munis de bons systèmes d'éclairage. Encore faut-il que tous vos feux — feux de position ou « veilleuses », feux de croisement ou « codes », feux de route ou « phares » — soient en bon état de marche ! C'est

La nuit,
le risque d'accident est
2 fois
plus élevé que le jour. [1]



d'ailleurs obligatoire : si vous vous trouvez en défaut d'éclairage, vous êtes passible d'une amende, voire d'un retrait de trois points sur votre permis.

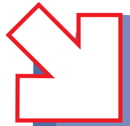
Surveillez vos feux de près

Savez-vous qu'un simple décalage de 1 % de vos feux vers le haut multiplie par 20 le risque d'éblouissement des autres usagers ? Le même dérèglement vers le bas entraînera pour vous une perte de visibilité de 30 mètres environ. Il est donc essentiel de faire contrôler le réglage de vos feux au moins tous les ans.
Les nouveaux éclairages blanc-bleu (ampoules au xenon) ont une puissance d'éclairage 2,5 fois supérieure à celle des ampoules classiques… mais il faut l'intervention d'un professionnel pour les changer.

La nuit,
la gravité des accidents est
1,8 fois
plus élevée que le jour. [1]

Même bien réglés et bien entretenus, les feux n'éclairent pas comme en plein jour. Le faisceau des phares éclaire sur une centaine de mètres ; celui des feux de croisement ne va guère au-delà de 50 mètres, la distance nécessaire pour s'arrêter quand on roule à 70 km/h. Si vous dépassez cette vitesse, vous risquez donc de ne pas pouvoir éviter un obstacle imprévu.

[1] Observatoire national interministériel de sécurité routière.



Les conseils de La Prévention Routière

Bien voir et être vu la nuit

Précaution élémentaire : pour bien voir et être bien vu la nuit, maintenez toujours propres toutes les surfaces vitrées et les éclairages.

Si vous tombez en panne, allumez vos feux de détresse et enfilez un gilet de haute visibilité avant de sortir de votre véhicule. Vous serez ainsi visible par les autres automobilistes à plus de 160 mètres.

Pour éviter de vous retrouver sans feux sur une petite route de campagne, n'attendez pas que vos ampoules aient grillé : changez-les de manière préventive tous les deux ans. À ce moment-là, elles auront alors déjà perdu plus de la moitié de leur efficacité. Et faites-le toujours par paires : en n'en remplaçant qu'une, vous auriez un éclairage déséquilibré.

Si vous croisez un véhicule en « plein phares », regardez le bas-côté droit de la chaussée pour éviter d'être ébloui. Pour ne pas éblouir les autres conducteurs, n'oubliez pas de passer en feux de croisement dès que vous n'êtes plus seul sur la route.

La nuit, une voiture arrivant de face vous paraît généralement plus éloignée qu'elle ne l'est. Avant d'envisager un dépassement, n'oubliez pas cette donnée.

Dans le noir, les yeux se fatiguent vite. Lors de longs trajets, pensez à faire des pauses plus fréquentes car vos yeux aussi ont besoin de repos.



Note tes parents !

Cette fois-ci, c'est toi le professeur ! Observe tes parents lorsqu'ils sont au volant et réponds aux questions suivantes. Calcule ensuite les notes qu'ils méritent pour les féliciter… ou les gronder !

1

Quand il conduit, ton papa (ta maman)…

- A × Ne téléphone jamais, il (elle) sait que c'est interdit
- B × Ne décroche que quand c'est très important
- C × Téléphone souvent, il (elle) n'a aucun problème avec ça



2

À la sortie des repas de famille…

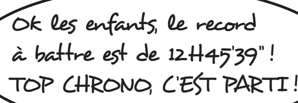
- A × Celui qui conduit est celui qui n'a pas bu
- B × C'est toujours ton papa (ta maman) qui conduit, lui (elle) seul(e) connaît les raccourcis pour éviter les gendarmes
- C × Ton papa (ta maman) donne toujours les clés à ta maman (ton papa), même si le repas a été arrosé pour tout le monde



3

Dans ta famille, la ceinture c'est plutôt…

- A × Pour les longs voyages, c'est là qu'il y a le plus de risques
- B × Tout le temps, on ne plaisante pas avec le danger
- C × Dès que ton papa (ta maman) aperçoit les gendarmes pour éviter une amende



4

Pour les grands voyages en voiture, vous faites…

- A × Une seule pause pour manger
- B × Le trajet d'un seul coup, plus vite on est arrivés mieux c'est
- C × Des pauses toutes les 2 heures pour se reposer



5 Dans les bouchons...

A ✖ Ton papa (ta maman) passe son temps à klaxonner et à hurler

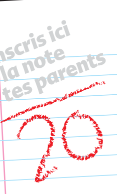
B ✖ Ton papa (ta maman) attend tranquillement que ça passe, ça ne sert à rien de s'énerver

C ✖ Ton papa (ta maman) se faufile partout, pour doubler un maximum de voitures



Appréciations :

Inscris ici la note de tes parents



Tes parents ont obtenu entre 16 et 20/20 ?
Ce sont des élèves modèles ! Tu pourras les féliciter. Ils ont bien compris qu'il ne faut pas plaisanter avec la sécurité en voiture.

Tes parents ont obtenu entre 12 et 15/20 ?
Pas trop mal... mais attention à ne pas se laisser aller ! Tu dois continuer à les surveiller pour qu'ils soient irréprochables.

Tes parents ont obtenu entre 7 et 11 ?
Tes parents doivent faire leurs preuves ! Pour l'instant, donne-leur un avertissement. Gronde-les s'ils ne progressent pas ou encourage-les s'ils s'améliorent.

Tes parents ont obtenu entre 0 et 6 ?
Tu peux leur tirer les oreilles ou leur donner un bonnet d'âne ! En agissant de la sorte, ils mettent tout le monde en danger. Tu peux donc sévir jusqu'à ce qu'ils se ressaisissent !

Question 1 : A ✖ (4 points) B ✖ (1 point) C ✖ (0 point) Question 2 : A ✖ (4 points) B ✖ (0 point) C ✖ (0 point) Question 3 : A ✖ (1 point) B ✖ (4 points) C ✖ (0 point) Question 4 : A ✖ (0 point) B ✖ (0 point) C ✖ (4 points) Question 5 : A ✖ (0 point) B ✖ (4 points) C ✖ (0 point).



La sécurité routière c'est l'affaire de tous.

LA SÉCURITÉ AU VOLANT AVEC AGF

AGF s'engage dans des actions visant à sensibiliser les conducteurs sur les risques de la route et le bon entretien de leur véhicule.

Membre d'Allianz

